Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 642 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2015

Op 28 juni 2011 heeft uw Kamer het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» (AFP) ontvangen[1]. Met dit plan, dat loopt van 2012 tot 2020, ondersteunt het Rijk decentrale overheden tijdelijk financieel (voor maximaal 50%) bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij stations. In 2015 is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd. Hierbij ontvangt u de uitkomsten hiervan[2]. Een beleidsstandpunt bij het rapport kunt u tegemoet zien in het tweede kwartaal van 2016, na bestuurlijk overleg met de medeoverheden, NS en ProRail.

Het belang van de fiets in de keten

Fietsen is gezond en is goed voor de stedelijke bereikbaarheid. Overheden proberen het fietsgebruik te stimuleren. En met succes: steeds meer mensen pakken de fiets. Dat geldt ook voor het gebruik van de fiets in met name het voortransport voor de trein, als onderdeel van de deur-tot-deur-reis. De toename van het gebruik van de fiets is flink groter dan bij de start van het Actieplan werd voorzien. Deze groeiende populariteit van de fiets juich ik toe. Deze stelt ons wel voor belangrijke opgaven als het gaat om voldoende stallingsplaatsen bij stations. De steeds groeiende behoefte aan stallingsplaatsen bij stations maakt het moeilijk om de tekorten weg te werken. Dat blijkt ook uit de evaluatie.

De behaalde resultaten

Er is al veel bereikt. Sinds de start van het AFP zijn 75.000 fietsparkeer-plekken gerealiseerd[3]. Daarnaast zijn 21.000 parkeerplekken gerealiseerd vanuit projectbeschikkingen, waarbij de realisatie van fietsparkeerplekken

[1] Kamerstuk 32 404, nr. 53.
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.
[3] Peildatum 1 juli 2015.

kst-29984-642
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

onderdeel uitmaakte van een groter project waarin het stationsgebied is aangepakt (sleutelprojecten HSL-stations).

Over de realisatie van nog eens 52.000 plekken uit AFP, en 26.000 plekken uit projectbeschikkingen is inmiddels overeenstemming bereikt. Uit het nog resterende AFP-budget kunnen nog maximaal 80.000 plekken gerealiseerd worden.
Gesprekken hierover zijn inmiddels gaande. Het betreft hier vooral relatief grote uitbreidingsopgaven op complexe locaties bij grote stations.

Tabel 1. Aantallen gerealiseerde en voorziene nieuwe fietsparkeerplekken bij stations, gefinancierd uit AFP-budget en projectbeschikkingen

	AFP	Projectbeschikkingen
Gerealiseerd	75.000	21.000
Overeenstemming bereikt	52.000	26.000
Gesprekken gaande	80.000 maximaal	
Totaal	127.000–207.000	47.000

De realisatie van nieuwe fietsenstallingen heeft een positief effect op de klanttevredenheid. Bij stations waar plekken vanuit het AFP-budget zijn gerealiseerd, stijgt het percentage klanten dat een rapportcijfer 7 of hoger geeft. Bij stations waar geen realisatie is geweest tussen 2012 en 2015, daalt dit percentage.

Betere benutting

Er is ook veel gedaan om tot een betere benutting te komen van de beschikbare capaciteit en daarmee van een vermindering van foutgeparkeerde fietsen.
Zo zijn inmiddels 5 stallingen (Zutphen, Utrecht CS, Rotterdam CS, Nijmegen en Delft) met in totaal 21.500 plekken uitgerust met een zogenaamd HBF-systeem[4]. Dit systeem registreert (de duur van) de aanwezigheid van elke fiets. Daardoor zien reizigers eenvoudig of en waar vrije plekken beschikbaar zijn, en kunnen weesfietsen eenvoudig worden getraceerd. Dit systeem leidt tot tijdwinst voor de fietser en een betere benutting van de stallingen. Daarnaast zijn er pilots gestart met het betaalregime «eerste 24 uur gratis», onder andere in de bewaakte stallingen bij de stations Amsterdam Amstel, Utrecht Jaarbeurszijde, Breda en Arnhem. Hierbij hoeft pas betaald te worden, wanneer een fiets langer dan 24 uur aaneengesloten in de (bewaakte) stalling staat. Dit is erop gericht de bewaakte stallingen, die eerst voor een groot deel leeg stonden, beter te benutten.

Betrokken partijen zijn positief over de eerste ervaringen met HBF-systemen en «eerste 24 uur gratis». Er zijn (gezien de recente implementatie) nog onvoldoende monitoringscijfers beschikbaar om algemene uitspraken te kunnen doen over de bijdrage hiervan aan de benutting van stallingen. Voor de bewaakte stalling op station Amsterdam Amstel zijn benuttingscijfers beschikbaar van zowel voor als na de implementatie van «eerste 24 uur gratis». Hier is de benutting gestegen van 23% naar 61% na de invoering van het betaalregime «eerste 24 uur gratis».

[4] HBF: handhaven en benutten fietsenstallingen.

Knelpunten

Zoals aangegeven, neemt de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij stations nog steeds toe. Dat resulteert in knelpunten bij het wegwerken van tekorten in het kader van het Actieplan.

Budget naar verwachting «uitgeput» in 2017

De verwachting is dat het budget in 2017 volledig zal zijn bestemd en vastgelegd voor concrete stallingen. De realisatie zal overigens voor een groot deel pas na 2020 plaatsvinden.
Het resterende bedrag is niet toereikend om alle tekorten weg te werken, noch om alle plekken in planvorming te realiseren. Dat maakt dat binnen het Actieplan prioriteiten gesteld moeten worden. Hoe die prioritering invulling krijgt, is nog onderwerp van gesprek tussen de partijen die zijn betrokken bij het Actieplan.

Tekorten niet volledig weggewerkt

Bij de start van het Actieplan werd het tekort aan fietsparkeerplekken bij stations voor 2020 geschat op tussen de 140.000 en 260.000. Ondanks het feit dat maximaal zo'n 250.000 nieuwe fietsparkeerplekken worden gerealiseerd, zal in 2020 een tekort resteren van 48.000 plekken, dat zal toenemen tot 98.000 plekken in 2030, zo is de huidige inschatting. Dat kan deels verklaard worden uit het feit dat gezien de complexe ruimtelijke inpassing van stallingvoorzieningen nog meer vervanging van maaiveldstallingen noodzakelijk bleek om inpandige voorzieningen te kunnen realiseren, dan al in de lopende programma's was voorzien. Van belang is dat de vraag naar fietsparkeerplekken blijft toenemen: het aantal treinreizigers blijft groeien, terwijl een toenemend percentage reizigers gebruikmaakt van de fiets om zich naar of van het station te verplaatsen; de OV-studentenkaart is beschikbaar gekomen voor MBO-studenten.

Resultaten op grote stations blijven achter

Voor de complexe (en daardoor veelal dure) locaties bij grote stations blijken partijen moeilijk tot overeenstemming te kunnen komen over de vereiste sluitende businesscase. Dat het ontbreekt aan een formele (en institutioneel verankerde) verdeling van verantwoordelijkheden en kosten van het fietsparkeren bij stations wordt (door het bureau dat de evaluatie heeft uitgevoerd) als belangrijkste verklaring hiervoor gezien. Daarnaast speelt mee dat gemeenten zich met steeds hogere kosten zien geconfronteerd en van mening zijn dat geen sprake is van een evenwichtige kostenverdeling. Niet alleen bij de aanleg van stallingen, maar ook bij exploitatie, handhaving en beheer. Dat geldt nog meer als de financiële verantwoordelijkheid vanaf 2020 volledig bij de decentrale overheden komt te liggen, zoals bij de start van het Actieplan aangekondigd.

Oplossingsrichtingen en vervolg

Om de reizigers te faciliteren, die het voor en/of natransport van hun treinreizen met de fiets willen doen, is het dus nodig steeds nodig om te investeren in stallingsvoorzieningen. Daar is naast geld ook een heldere verantwoordelijkheidsverdeling voor nodig.
Een duurzame aanpak van het fietsparkeren bij stations kan alleen gerealiseerd worden door samenwerking, zo is – in mijn ogen terecht – geconstateerd in de evaluatie. Geen van de betrokken partijen kan namelijk eigenstandig tot een duurzame oplossing (en financiering) komen. In het evaluatierapport wordt daarom geadviseerd dat betrokken partijen 1) belangen en rollen expliciet maken; 2) overeenstemming

bereiken over (de verantwoordelijkheden en verdeling van) de integrale kostenverdeling van het fietsparkeren bij stations; en 3) die verdeling vervolgens formeel verankeren.

Met medeoverheden, NS en ProRail heb ik afgesproken de resultaten van deze tussentijdse evaluatie in een bestuurlijk overleg met elkaar te bespreken om gezamenlijk uitgangspunten vast te stellen voor de benodigde aanpak, niet alleen om tot een heldere verantwoordelijkheidsverdeling te komen, maar ook om andere financieringsbronnen aan te boren.
Het advies uit het evaluatie-onderzoek biedt daarvoor goede aangrijpingspunten. Helder is dat er behoefte is aan duidelijkheid op korte termijn. De uitwerking van de afspraken zal worden vastgelegd in een convenant met de genoemde partijen.

Dit bestuurlijk overleg met medeoverheden, NS en ProRail zal in het eerste kwartaal van 2016 plaatsvinden. Daarna zal ik uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren over mijn beleidsstandpunt bij het evaluatierapport. Daarbij zullen de conclusies van dat overleg, de inzet van de betrokken partijen bij het vervolg en de prioritering bij de besteding van de rest van het budget aan de orde komen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma